

Doi: <http://dx.doi.org/10.21057/repam.v10i3.21880>

## Estratégia de Inventar a Vida na Perspectiva de Gênero: um olhar para mulheres taxistas<sup>1</sup>

Recebido 29.09.2016  
Aprovado 10.12.2016

Carmem Lígia Iochins Grisci<sup>2</sup>  
Roberta Cristina Sawitzki<sup>3</sup>  
Anelise D'Arísbo<sup>4</sup>  
Carla dos Santos Feijó<sup>5</sup>

### Resumo

A sociedade líquido-moderna, na perspectiva de Bauman (2007), é caracterizada pela fluidez, transitoriedade, individualismo, velocidade, diversificação e mudança constante. O papel da mulher se modificou quando ela passou a desenvolver estratégias de inventar a vida para responder a essa sociedade. Menos dependentes financeira e psiquicamente, elas inseriram-se profissionalmente em diversos ramos de atuação, inclusive em profissões antes exclusivamente masculinas, como a de motorista de táxi. Assim, neste trabalho buscamos verificar e analisar, na perspectiva do gênero, estratégias de inventar a vida de mulheres taxistas, público de estudo pouco explorado no Brasil. Para atingir o objetivo proposto realizamos uma pesquisa exploratória de cunho qualitativo, com coleta de dados por meio de entrevista semiestruturada com 15 mulheres taxistas porto-alegrenses. Foi efetuada análise de conteúdo e resultados indicam estratégias de inventar a vida para as mulheres pesquisadas.

**Palavras-chave:** mulheres taxistas; sociedade líquido-moderna; estratégias de inventar a vida.

A Strategy for Inventing Life Under the Perspective of Gender: a look at female taxi drivers

---

<sup>1</sup> Pesquisa apresentada no Congresso da Associação Latino-Americana de Sociologia- Alas 2015.

<sup>2</sup> Doutora em Psicologia (PUCRS), Professora do Programa de Pós-Graduação em Administração da Escola de Administração - Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Pesquisadora CNPq 1D. Email: [carmem.grisci@ufrgs.br](mailto:carmem.grisci@ufrgs.br)

<sup>3</sup> Doutoranda em Administração - PPGA/UFRGS (Programa de Pós-graduação em Administração da Universidade Federal do Rio Grande do Sul), Mestre em Administração - PPGA/UFRGS e Bacharel em Administração pela Escola de Administração da UFRGS. Atualmente atua como professora da Faculdade Dom Bosco, Professora Visitante da UNISC e como Analista Técnico Sênior do SESI-RS/FIERGS. Tutora EAD da Rede CNEC nos cursos MBA em Gestão Educacional, Gestão em Processos Gerenciais e Gestão em Recursos Humanos. Email: [robertasawitzki@yahoo.com.br](mailto:robertasawitzki@yahoo.com.br)

<sup>4</sup> Mestra em Administração pela Universidade de Caxias do Sul. Especialista em Educação Profissionalizante para Jovens e Adultos e bacharel em administração pela Universidade de Passo Fundo. Doutoranda em administração pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul, linha Gestão de Pessoas. Atualmente é docente de Administração do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Sul (IFRS), campus Farroupilha. Responsável por Grupo de Pesquisa CNPQ- Gestão e Inovação. Email: [anelise.darisbo@farroupilha.ifrs.edu.br](mailto:anelise.darisbo@farroupilha.ifrs.edu.br)

<sup>5</sup> Mestra em Gestão de Pessoas pela Escola de Administração da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (2016), especialista em Controladoria UFRGS (2007) e graduação em Ciências Contábeis UFRGS (2004). Auditora Interna na Badesul Desenvolvimento S.A. Email: [carla\\_feijo@hotmail.com](mailto:carla_feijo@hotmail.com)

## **Abstract**

The liquid modern society on Bauman's (2007) perspective, is characterized by fluidity, transience, individualism, speed, diversification, and constant change. The role of women shifted when they started developing strategies for inventing life in order to respond to this society. Less financially and psychically dependent, they became professionally integrated into several lines of business, including those which were previously exclusively masculine, such as driving taxis. Thus, in this article we seek to verify and analyze, under the perspective of gender, the strategies for inventing life of female taxi drivers, an understudied community in Brazil. In order to achieve the proposed goal, we undertook a qualitative exploratory research, collecting data by semistructured interviews with 15 female taxi drivers in the city of Porto Alegre. The analysis of the content showed results that indicate strategies for inventing life for the women surveyed.

**Keywords:** female taxi drivers; liquid modern society; strategies for inventing life.

## **Estrategia de Inventar la Vida en la Perspectiva de Género: Una Mirada Para Las Mujeres Conductores De Taxi**

### **Resumen**

La sociedad líquida-moderna en la perspectiva de Bauman (2007), se caracteriza por la fluidez, fugacidad, el individualismo, la velocidad, la diversidad y el cambio constante. El papel de la mujer cambió cuando empezó a desarrollar estrategias para inventar la vida dar respuesta a esta sociedad. Menos dependientes en el aspecto económico y psíquico, ellas se insertaron profesionalmente en distintos campos de trabajo, incluso en profesiones sólo para hombres, así como de el conductor del taxi. En este trabajo tratamos de verificar y analizar la perspectiva de género, las estrategias para inventar la vida de las mujeres taxistas, um publico poco explorado en Brasil. Para lograr el objetivo propuesto se realizó un investigación exploratoria de naturaleza cualitativa con la recopilación de datos a través de entrevistas semiestructuradas com 15 mujeres taxistas de ciudad de Porto Alegre. El análisis de contenido se realizó y los resultados indican algunas estrategias para inventar la vida de las mujeres encuestadas.

**Palabras clave:** las mujeres taxistas; sociedad líquido-moderna; estrategias de inventar la vida.

## **1. O Contexto**

As configurações do trabalho imaterial (Gorz, 2005; Lazzarato & Negri, 2001), levam a discutir a estratégia de inventar a vida no contexto da sociedade líquido-moderna (Bauman, 2007) que vê surgirem novos personagens particularmente afeitos aos tempos velozes. O trabalho relativo à mobilidade nas cidades contempla a indústria de táxi que observa trânsito intenso, insegurança e violência, preconceito e discriminação e longas jornadas de trabalho. E a presença de mulheres nesse cenário provoca discussões relativas ao gênero. Se, como diz Gherardi (2013), aprendemos a encarnar e enactar gêneros profissionais exigidos a determinadas situações de trabalho e estas, por sua vez, classificam os gêneros que consideram adequados a cada ocupação ou local de trabalho, julgamos pertinente indagar: que estratégia de inventar a vida é produzida por mulheres taxistas no exercício do trabalho imaterial sob a perspectiva do gênero?

Na cidade de Porto Alegre, Brasil, há 10.310 taxistas, sendo 757 mulheres (EPTC, 2014). Os escassos estudos sobre taxistas apontam proporções semelhantes a essa em outros países (Khosa, 1997; Dalziel & Job, 1997). Khosa (1997) atribui tal proporção às relações de gênero permeadas pela dominação masculina. Embora homens taxistas ajam para inibir o empoderamento de mulheres taxistas, a inserção delas nessa profissão se faz notar. Divergindo de estudos tradicionais relativos ao gênero, o autor afirma que no exercício do trabalho, mulheres taxistas têm contestado a dominação masculina, o que se relaciona à hegemonia do trabalho imaterial notadamente expresso no setor de prestação de serviços, e à estratégia de inventar a vida de tais mulheres em composição com a vida líquido-moderna.

Na indústria de táxi a maioria dos trabalhadores é autônoma, sem direitos trabalhistas como férias remuneradas, 13º salário e Fundo de Garantia por Tempo de Serviço. Sua remuneração depende da *féria* do dia, nomenclatura relativa à remuneração recebida no jargão profissional. O trabalho de longas jornadas realiza-se em cenário que contempla trânsito cada vez mais intenso, sujeito à insegurança e violência, preconceito e discriminação.

Nesse âmbito, o objetivo do presente estudo é analisar, na perspectiva do gênero, a estratégia de inventar a vida produzida pelas taxistas no exercício de seu trabalho. Para tanto, realizou-se pesquisa exploratória de cunho qualitativo (Flick & Netz, 2004), com coleta de dados por meio de entrevistas individuais semiestruturadas e em profundidade junto a 15 mulheres taxistas. Vale destacar que os estudos encontrados (Castillo & Jenkins, 1994; Davis, 1987; Jenkins, 1995; Myers, 1996; Niosh, 1995; 2000; Chappell & Di Martino, 1998; 2006) privilegiaram o risco decorrente da profissão, principalmente em se tratando de acidentes de trânsito, assaltos, mortes, violência física e/ou verbal. Neste estudo buscou-se fazer notar que outras dimensões compõem o cotidiano de trabalho de mulheres taxistas, implicando uma estratégia de inventar a vida que lhes seja singular.

Após esta, seguem as seções que tratam do trabalho imaterial de taxista no contexto da vida líquido-moderna e na perspectiva de gênero; os procedimentos metodológicos; os resultados e suas análises a partir das macrocategorias trabalho imaterial, táxi e gênero, seguidas das considerações finais.

## **2. Trabalho Imaterial de Taxista**

### **2.1. No Contexto da Vida Líquido-Moderna**

Vida líquida é aquela em que a velocidade, e não a duração, é o que importa. É a vida tomada pela transitoriedade, instantaneidade, não fixidez, incerteza e reinvenção constantes, cuja metáfora da liquidez lhe cai bem. Essa é a vida da sociedade líquido-moderna, que prima pela satisfação imediata e pela fluidez como ordem, a fim de manter como foco a rapidez do movimento. A sociedade líquido-moderna é aquela em que “as condições sob as quais agem seus membros mudam num tempo mais curto do que aquele necessário para a consolidação, em hábitos e rotinas, das formas de agir” (Bauman, 2007, p. 7). Nesse âmbito, o estilo de vida se estabelece a partir de uma galeria de escolhas (Bauman, 2011). O elemento básico a compor o estilo de vida é a compatibilidade das escolhas com o trabalho imaterial vigente na sociedade líquido-moderna. A fim de sustentá-lo cabe ao sujeito elaborar uma estratégia de inventar a vida como um modo de existência (Deleuze, 1998) condizente com o exercício do trabalho imaterial.

A estratégia de inventar a vida se vê imbricada aos riscos, às incertezas e à flexibilidade que vem a caracterizar o trabalho contemporâneo. Hegemônico nos serviços, o trabalho imaterial mobiliza características pessoais dos trabalhadores, como sua capacidade de aprender, analisar, antecipar, e saber se portar diante do imprevisível, de modo a colocá-las a favor da produção na perspectiva do aqui e agora (Gorz, 2005).

Relativo a uma nova relação produção-consumo, o trabalho imaterial requer e produz subjetividade (Lazzarato & Negri, 2001). Os saberes e a experiência de vida são tomados como elementos que sustentam a produção e a riqueza por meio da capacidade de discernimento, de coordenação, de auto-organização e de comunicação que são inerentes aos trabalhadores, o que não é substituível, formalizável ou codificável (Gorz, 2005). Nesse âmbito, se insere o trabalho de taxista.

A indústria de táxi usualmente funciona ininterruptamente. São 24 horas por dia, 7 dias por semana, com a maioria dos taxistas trabalhando pelo menos 12 horas por dia (Mayhew, 2000). A força de trabalho é predominantemente masculina, embora venha ocorrendo

aumento do número mulheres taxistas (Stenning, 1996). Esse fenômeno é observado em vários países, a exemplo da Austrália (Hume, 1995; Mayhew, 2000), África do Sul (Khosa, 1997), Estados Unidos (Alexander, Franklin & Wolf, 1994) e do Brasil.

Embora em sua maioria autônomos, há taxistas com carteira assinada e há os considerados irregulares, alguns têm na atividade um ganho extra. Alguns taxistas são proprietários dos veículos em que trabalham, outros trabalham para os proprietários e outros ainda alugam os taxis, sendo chamados arrendatários. Os proprietários têm preferência na escolha dos melhores turnos e pontos. Isso significa mais corridas e maiores valores, clientela selecionada e maior segurança no trabalho. Os funcionários e arrendatários frequentemente trabalham em qualquer turno disponível, mais comumente no horário noturno (Mayhew, 2000).

Existem também companhias que possuem frotas de táxis e contratam unidades quando necessário, muitas operam arrendando seus veículos a motoristas que pagam um valor para usá-los que, por vezes, inclui o custo de combustível (Dalziel e Job, 1997; Stenning, 1996).

A extensão da jornada de trabalho que alcança o período noturno, a perturbação do ritmo circadiano normal do corpo e a diminuição da concentração entre as 2 e 4 horas da madrugada, têm sido apontadas como causas de acidentes entre taxistas. Inevitavelmente, a capacidade de realizar tarefas complicadas, ou reconhecer os sinais de violência iminente são comprometidos nesses períodos (Mayhew, 2000). Não sendo proprietário do táxi, há propensão de o taxista trabalhar mais horas e mais dias por semana a fim de obter maior remuneração e arcar com os custos relativos ao trabalho, o que acarreta maior fadiga ocupacional.

Dados destacam a periculosidade da profissão. Taxistas estão expostos à violência ocupacional 15 vezes mais que a média de outras profissões (Chappell e Di Martino, 1998; 2006). De acordo com o relatório da *Organizational Safety and Health Assotiation* (OSHA) (2000), mais de 500 taxistas morreram no exercício do seu trabalho entre os anos de 1992 e 1998 somente nos Estados Unidos. No entanto, estes índices escondem outros crimes relacionados ao trabalho e que não chegam a ser reportadas, como abusos sexuais (Castillo e Jenkins, 1994).

Dos riscos resulta o medo. É reforçado o medo do desconhecido, cujas intenções não se conhecem. Além disso, há de se considerar a existência dos chamados espaços marginais e espaços privilegiados, entre os quais cabe aos taxistas estabelecerem pontes de conexão. A expectativa da ocorrência de um crime e da presença de um criminoso exacerba o medo e a solidão da sociedade líquido-moderna já que, frente ao individualismo característico desta sociedade, cuidar de si é um dever individual, e não mais da comunidade ou da corporação, independentemente dos espaços habitados ou percorridos (Bauman, 2009).

## **2.2. Perspectiva de Gênero**

O conceito de gênero tem merecido olhares diversos, sendo considerado mais recentemente por alguns autores como uma prática social (Alvesson, 1998; Korvajärvi, 1998; Bruni e Gherardi, 2002; Bruni, Gherardi, e Poggio, 2004; Czarniawska, 2006). Tais estudos buscam discutir a performatividade (Butler, 1990) ou a construção social de gênero no trabalho (Alvesson e Billing, 1992; 2002), demonstrando que o gênero não é uma propriedade do indivíduo, mas um processo performado e enactado em situações cotidianas (Linstead e Pullen, 2006; Nentwich e Kelan, 2007).

Alguns autores ainda empenham esforços para demonstrar como gênero é praticado e como certas práticas de gênero são prescritas e normalizadas nas organizações (Alvesson e Billing, 1997; Eccel e Grisci 2011). Gherardi (1994), por exemplo, buscou debater as diferenças que são criadas em ambiente laboral, em relação ao gênero, por meio do trabalho simbólico e por um trabalho de reparação. Enquanto o primeiro busca indicar que a (des)igualdade de gênero existe, o segundo indica que a hierarquia de gênero é constantemente restabelecida.

Outros exemplos de pesquisas empíricas sobre “fazer gênero no trabalho” têm evidenciado que os estilos de trabalho masculinos são muitas vezes preferidos *ao das, para as* e, até mesmo, *pelas* mulheres (Korvajärvi, 1998). As justificativas para essas preferências sugerem haver questões físicas, biológicas ou mesmo ambientais que indicam que tipos de profissões poderiam ser exercidas por cada gênero.

Esse cenário é encontrado na indústria de táxi, em que pese a escassez de estudos que tomam mulheres taxistas sob a perspectiva do gênero. Investigações acerca da estratégia de inventar a vida adotada por mulheres taxistas não foram encontradas, embora tanto a questão de gênero quanto a temática referente à estratégia de vida venham ganhando campo nos últimos anos. Nessa linha, particularmente interessante é o trabalho desenvolvido por Gherardi (1994), que buscou compreender como o gênero continua estável no que se refere à vida cotidiana de homens e de mulheres, apesar das transformações constantes relativas ao trabalho.

Segundo Westmarland e Anderson (2001), as mulheres que entram no mercado de trabalho como taxistas além de enfrentam os mesmos problemas de segurança que os condutores do sexo masculino podem ser vítimas de estupro e de assédio sexual. No entanto, as relações desiguais de poder também estão sujeitas à contestação, negociação e aceitação (Khosa, 1997). O assédio dos homens pode ser visto, por exemplo, como uma ação para proteger a dominação masculina e manter a dominação de gênero existente. Nessa linha, Khosa (1997) identificou diversas estratégias de gênero utilizadas para inibir o empoderamento de mulheres taxistas e estratégias de sobrevivência usadas por elas para desafiar essa marginalização.

### **3. Procedimentos Metodológicos**

Foi realizada pesquisa exploratória de natureza qualitativa (Flick e Netz, 2004; Richardson, 1999) dada a escassez de discussões relativas ao tema proposto tanto em literatura nacional como internacional. A coleta de dados realizou-se por meio de entrevistas individuais junto a 15 mulheres taxistas. Inicialmente foram realizadas nove entrevistas individuais semiestruturadas, visando aproximação e compreensão do cotidiano de trabalho das taxistas. Tais entrevistas realizaram-se em diversos pontos de táxi da cidade, entre uma corrida e outra, por conveniência das entrevistadas. Posteriormente, realizaram-se mais seis entrevistas em profundidade, tomando-se por base o conteúdo das primeiras. Na medida em que as taxistas eram entrevistadas, indicavam as demais, selecionadas pela diversidade de tempo de experiência profissional e de área geográfica de atuação.

Observou-se ansiedade em relação ao tempo gasto nas entrevistas. Para as taxistas, esse tempo significava perda de renda. A maioria das entrevistadas concedeu entrevista enquanto esperava por novos passageiros nas filas dos pontos de táxi onde trabalhavam e ficava latente a divisão de sua atenção quando alguns dos dispositivos de chamada se “pronunciavam”. Questionadas, foram unânimes no sentido de que estariam disponíveis entre corridas enquanto um novo cliente não aparecesse, único momento disponibilizado para a entrevista.

As entrevistas em profundidade realizaram-se em locais diversos, conforme indicação das taxistas, e a fim de se obter maior atenção de sua parte. As entrevistas semiestruturadas tiveram duração aproximada de 20 minutos, e as em profundidade de 40 minutos. Ambas foram gravadas e transcritas com o consentimento. O reduzido número de mulheres taxistas parece favorecer que compartilhem entre si informações que lhes dizem respeito, o que favoreceu a coleta de dados. Características das entrevistadas são apresentadas no Quadro 1.

Após transcrição, procedeu-se à categorização dos dados decorrente da análise de conteúdo com suporte em Bardin (2007). A categorização de cunho coletivo derivou das unidades de registro identificadas e agrupadas do conteúdo das entrevistas transcritas, e apresentou-se em três macrocategorias – trabalho imaterial, táxi, e gênero às quais associaram-se microcategorias, conforme configuração apresentada na Figura 1 a seguir.



**Figura 1** – Macro e microcategorias do estudo. Elaborada pelos autores, a partir dos dados coletados nas entrevistas



A macrocategoria ‘Trabalho Imaterial’ apresentou características do trabalho das taxistas condizentes com a noção de trabalho imaterial: um trabalho relativo a incertezas e à flexibilidade; mobilizador de suas características pessoais e experiências de vida, no sentido de tornar produtivas sua capacidade de aprender, analisar, antecipar e resolver problemas, e saber se portar diante do imprevisível via capacidade de coordenação, auto-organização e comunicação (Gorz, 2005). A macrocategoria ‘Táxi’, composta pelas microcategorias “Relação de Trabalho Estabelecida” e “Apresentação e Manutenção”, referiu-se ao táxi propriamente dito e a relação que as taxistas estabelecem com ele. Por fim, a macrocategoria ‘Gênero’ foi composta das microcategorias “Preconceito e receptividade para com a mulher taxista” e “Masculinização da mulher taxista no exercício do seu trabalho”.

#### 4. Apresentação e Análise dos Resultados

O Quadro 1 caracteriza as entrevistadas apresentadas como T1, T2, T3 e sucessivamente a fim de lhes preservar a identidade. As participantes da pesquisa têm entre 38 e 61 anos de idade, tempo mínimo de 6 meses e máximo de 20 anos na atividade. Apenas uma não possui filhos. Contemplam variados turnos de trabalho, sendo ser de funcionárias a proprietárias de táxi e seus pontos são distribuídos em diversas regiões da cidade.

Entrevistada	Idade	Escolaridade	Estado civil	Nº de filhos	Tempo na profissão de taxista	Relação de trabalho	Ponto de táxi	Dia/turno de trabalho	Tipo de entrevista
T1	43	Ensino Médio Completo	Separada	4	7 anos	Proprietária	Aeroporto Salgado Filho	Diurno, das 5h às 17h	Semiestruturada
T2	40	Pós-graduação	Casada	2	20 anos	Permissionária	Bourbon Country	Diurno, até no máximo 1h da manhã	Semiestruturada
T3	44	Ensino Médio Completo	Divorciada	2	6 meses	Funcionária	Barra Shopping Sul	Noturno, 12h de trabalho diário	Semiestruturada
T4	47	Ensino Médio Incompleto	Separada	2	11 anos	Proprietária	Bourbon Country	Diurno, pela manhã	Semiestruturada
T5	59	Superior Incompleto	Solteira	1	7 anos	Arrendatária	Bourbon Country	Noturno	Semiestruturada
T6	57	Ensino Médio Completo	Divorciada	3	4 anos	Funcionária	Bourbon Country	Diurno e noturno	Semiestruturada

<b>T7</b>	38	Ensino Médio Completo	Casada	1	2 anos	Funcionária	Iguatemi	Diurno	Semiestruturada
<b>T8</b>	57	Ensino Médio Completo	Separada	2	10 anos	Proprietária	Capitólio	Noturno	Semiestruturada
<b>T9</b>	61	Ensino Médio Incompleto	Divorciada	2	8 anos	Arrendatária	Aeroporto Salgado Filho	Diurno, das 5h às 16h	Semiestruturada
<b>T10</b>	60	Ensino Médio Completo	Viúva	1	4 anos	Locatária	Aeroporto Salgado Filho	Diurno e noturno, das 16h às 4h	Em profundidade
<b>T11</b>	60	Superior Incompleto	Divorciada e viúva	3	10 anos	Arrendatária	República X João Pessoa	Diurno, das 5h às 16h	Em profundidade
<b>T12</b>	48	Ensino Médio Completo	Casada	3	16 anos	Proprietária	Shopping Total	Diurno, das 8h às 16h.	Em profundidade
<b>T13</b>	39	Ensino Médio Completo	Solteira	0	7 anos	Proprietária	Centro Clínico Mãe de Deus	Diurno, das 8h às 12h das 14h às 20h.	Em profundidade
<b>T14</b>	28	Ensino Médio Completo	Divorciada	2	6 meses	Locatária	Bourbon Country	Diurno, das 10h às 3h.	Em profundidade
<b>T15</b>	43	Ensino Médio Completo	Solteira	2	5 anos	Arrendatária	Rodoviária	Diurno e noturno, das 16h às 4h	Em profundidade

**Quadro 1 – As Entrevistadas.**

Fonte: elaborado a partir dos dados coletados nas entrevistas.

## 4.1 Trabalho Imaterial

a) Inserção e desempenho no trabalho e as prioridades da vida na sociedade líquido-moderna

Dos motivos que levaram as entrevistadas a se tornarem taxistas constam: família de taxistas, com pais, marido, irmãos ou sobrinhos taxistas há bastante tempo na profissão (T07, T02, T06 e T12); a vida propriamente dita (T04); a única opção possível devido à falta de estudos (T01 e T03); desejo de mudar de vida após a aposentadoria e a sensação de liberdade advinda do táxi sempre em movimento, e proporcionando conhecer novas pessoas e lugares (T08); o trabalho no táxi depender somente dela (T03); a demissão de companhia aérea após 28 anos de profissão e o trabalho no táxi ter sido a opção que mais gostou, pois trabalhava para passageiros (T05); a liberdade de estabelecer horários, o deslocamento constante e a remuneração elevada em comparação a outras atividades (T11 e T09).

A prioridade ao trabalho de taxista se mostrou, em alguns casos, imperativo. T04 recebeu o táxi em forma de pagamento pela venda de seu restaurante, e T15 julgou-se pressionada

pelo filho taxista, algo que difere do discurso apresentado relativo à resistência dos familiares.

Entre as facilidades destacadas encontra-se a liberdade que se desdobra em termos de deslocamento; em ter dinheiro todos os dias; no poder escolher o horário em que vai trabalhar; proveniente da flexibilidade relativa às solicitações de corridas por meio de aplicativos no celular; de conhecer pessoas e culturas a partir de clientes sempre considerados diferentes. O sentimento de liberdade é externado por T9: “Eu sou dona de mim, eu não tenho patrão, então eu acho que não tenho dificuldade nenhuma”. Esse sentimento sugere certa insurgência às tradicionais relações hierárquicas de trabalho que são, muitas vezes, atravessadas por questões de gênero. Estas, por sua vez, são permeadas pela dominação masculina, e sua decorrente insatisfação.

O táxi é assim, eu sou a dona, faço meu horário, tenho a liberdade de a hora que eu vou no médico, eu faço minhas férias, eu não preciso mais.... O laboratório de prótese eu tinha 20, 30 dentistas que eu tinha que fazer minha vida em função da deles. Hoje minha função é em função minha, entendeu? Se eu determinar que eu quero desligar agora e ir pra casa, eu vou. Então, essa qualidade de vida o táxi me dá. E minha renda, se eu quero ganhar mais eu trabalho mais (T013).

A julgar por grande parte das entrevistadas, priorizam a profissão em suas vidas, o que se associa ao trabalho de taxista ser sua única fonte de renda. Apenas T15 e T12 têm outras profissões e fontes de renda, sendo também funcionária pública de escola municipal e massoterapeuta, respectivamente. Mesmo conhecendo os riscos da atividade, afirmando-a como algo difícil, e recorrendo à religiosidade, o sentimento de gratificação obtido pelo trabalho de taxista se fez notar:

é uma coisa gratificante, acho que o trabalho faz bem para a pessoa, eu não sei, eu acho que talvez seja diferente para algumas pessoas que tem pessoas que saem para trabalhar por obrigação, porque não sabem fazer outra coisa, já saem irritadas, eu não. Eu saio para trabalhar, seja o que Deus quiser e espero fazer minha meta, geralmente eu faço e volto feliz porque eu fiz (T12).

A sensação de liberdade, a possibilidade de conhecer pessoas, e o reconhecimento imediato pelo trabalho realizado, reforçam a priorização do trabalho de taxista. T13 afirma que é inestimável “ter reconhecimento direto e na hora, é um prazer instantâneo”, algo que não experimentava no trabalho de protética, quando o mérito do trabalho bem feito restava ao dentista. Quanto à sensação de flexibilidade relativa a compromissos, por vezes, se vê

alterada em razão de que corridas que estendem o horário planejado são cumpridas em detrimento de compromissos previamente estabelecidos (T12).

Muitas taxistas vislumbram a possibilidade de se tornarem “donas do próprio negócio”. Algumas delas iniciaram como comissionadas, hoje são arrendatárias (como T09, T11) e se veem como empreendedoras, pois podem alugar o táxi. A facilidade reside, nesse caso, no fato de obter rendimento mesmo quando não estão trabalhando. T09 planeja o futuro em relação a isso: “agora aprendi [a ser chefe], desde que eu aprendi é a melhor coisa do mundo, eu consigo dormir. Quer saber? Tô começando agora, claro que não vou ficar só com um carro”.

No quesito dificuldades no exercício do trabalho, apenas T09 não as vê, uma vez que seu ponto é o aeroporto. A burocracia por parte da EPTC (Empresa Pública de Transportes e Circulação) para com os taxistas é apontada por T02 e T05 como a principal dificuldade a ser enfrentada no trabalho. O trânsito propriamente dito foi apontado por T12 e T08 como a maior dificuldade. As demais citaram, sem ordem de prioridade: o estresse da profissão; o desgaste físico e emocional; os buracos nas ruas; o excesso de horas trabalhadas que as impede de terem vida social; o cansaço; a troca do dia pela noite e os efeitos em seus hábitos; o risco de assalto; risco de o comissionado enganar o arrendatário e proprietário; a não remuneração em caso de estar impossibilitada de trabalhar; a falta de tempo para tratamento de saúde; o fato de ficarem muito tempo sentadas e o alto custo de manutenção dos veículos.

As mulheres taxistas deixaram para trás atividades como atendente de lanchonete, comissária de voo de empresa aérea, dona de restaurante, dona de confecção e loja de costura, protética, funcionária em faculdade na área de projetos. Embora T13 tenha se tornado taxista somente após a morte do pai (também taxista), a resistência e falta de incentivos dos familiares taxistas para a opção pela profissão, não se mostrou impeditivo para a entrevistada.

A violência mereceu observações à parte. Segundo elas, ocorre algo que denominam violência por força policial. Há passageiros que 'usam' o táxi para fuga após praticarem crimes, e ao persegui-los, a polícia enfrenta também os taxistas. As entrevistadas consideram isso como um risco, e argumentam que não podem revistar os passageiros, não

tendo autoridade sobre eles (T4 e T5). As dificuldades contemplaram, ainda, a ideia de que a classe de taxista é mal vista, sendo as mulheres duplamente atingidas nesse sentido.

A partir dos relatos das taxistas entrevistadas, podemos identificar vários traços da vida líquida no cotidiano destas mulheres. O fato de não terem remuneração caso não trabalhem, faz com que todo minuto seja valioso e, assim, tempo significa dinheiro imediato. Ademais, inúmeros dispositivos estão presentes em sua atividade, tais como o rádio-táxi, o easy táxi, e o próprio controle de quilometragem que é exigido em algumas das formas de atuação no táxi – para as comissionadas, por exemplo. Assim, observou-se uma ansiedade em relação ao tempo gasto nas entrevistas. Para elas, os minutos disponibilizados significam perda de renda, o que demonstra a necessidade de fluidez própria da vida líquida (Bauman, 2007).

O conjunto de taxistas entrevistadas considera a rotina de trabalho pesada, o que se intensificaria com o acúmulo de outras atividades como ser mãe, esposa, dona de casa, além dos cuidados com o corpo, tornando o trabalho quase impraticável. T06 e T09 afirmaram melhor atuarem no trabalho por não serem mais casadas. Nesse aspecto se evidencia a ‘jornada dupla’ da mulher, que em uma atividade cansativa, se constitui em algo que elas precisam aprender a lidar:

É bem difícil. É difícil porque os maridos, principalmente, e acho assim, o meu principalmente é muito ciumento. Fora que ele me conheceu aqui. (...) E tu tem jornada dupla, porque muita gente diz assim ‘ah, é moleza, trabalha sentadinha o dia inteiro’, mas tu trabalha tua cabeça, o trânsito te mata, e tu chega em casa podre. (...) E tem de chegar em casa, botar, tirar roupa na máquina, fazer a janta, um monte de coisas (T12).

Outro elemento salientado nas entrevistas foi a carga elevada que enfrentam as mulheres taxistas que têm filhos. T13, única sem filhos, afirma que não sente falta do que não teve, e que brinca que iria colocar na cadeirinha e levar com ela no táxi. As que têm filhos compartilham as dificuldades das tarefas múltiplas, tal como relatado por T12. Ainda assim, apesar de todos os empecilhos, apenas T08 diz não gostar do trabalho de taxista.

Diante do exposto, observam-se como estratégia de inventar a vida de mulher taxista:

- **Adesão/Afirmação/Aprovação**- Fator que caracteriza a escolha da profissão com base na exposição das vantagens de ser taxista: a liberdade, a possibilidade de conhecer diferentes pessoas a cada momento, a “não rotina” da profissão etc.;

- **Adaptação** – Remete à alimentação e necessidades básicas somente quando e onde for possível; horários de lazer condizentes com os horários em que o fluxo de trabalho diminui etc.;

- **Equilíbrio** – Relativo à busca pelo balanceamento entre vida pessoal e profissional.

b) Atenuantes e agravantes dos riscos percebidos

Uma característica das taxistas que se destacou foi a sua extroversão, a facilidade de comunicação com as pessoas e, por isso, também o fato de elas tomarem como fator positivo de sua atividade a oportunidade que têm de conhecer pessoas diferentes a cada dia, e de poderem conversar, aprender com elas.

Quanto à vida líquida, é evidenciada na sensível degradação do trânsito devido ao aumento do número de carros na rua e da generalizada falta de tempo das pessoas. A 'piora' do trânsito e o estresse identificados aparecem retratados pela entrevistada T04 quando relata que:

Se tu olhar a Grande Família [Programa Televisivo] tu vai saber o que é um taxista, 'tu tem que comprar o pneu mais barato', 'tu tem que ir na oficina que te atende ligeiro', porque tudo tu tá perdendo dinheiro, e essa angústia que corrói a gente, parece que o tempo nos engole, e a gente tem de estar na vitrine, tem de estar aqui, e aí cai chuva, cai sol...

Também foi possível identificar outra perspectiva da sociedade líquido-moderna que se mostrou agravante na elevação da condição de estresse: “tu tá sempre 100% tensa dentro do táxi, porque tu tem que cuidar quem ataca, tu tem que cuidar o motoqueiro... tá sempre alerta, tu tem que estar 100% alerta. E tu tem que cuidar do carro, que cuidar dos outros, dos pedestres, e aí.. olha... (T04)”.

A questão do risco apresentou presença forte. Segundo as entrevistadas, se não puderem atender em 'pontos' determinados, avaliados por elas mesmas como mais seguros, pois consideram que o público seja selecionado, fica inviabilizado o exercício da atividade. Foi percebida a insegurança tanto de assalto quanto de assédio:

tu nunca sabe quem é que vai tá no carro contigo. O perigo de assalto e as mulheres falam mais a nível de assédio, né. Elas dizem assim poxa, o homem eles assaltam. Tu pode ser estuprada. Então tem esse quê de tu ser mulher também, né. E isso em qualquer lugar, mas no taxi tu tá muito vulnerável (T07)

Quanto à questão de gênero, uma diferenciação apresentada pelas taxistas T10 e T13 em relação aos homens taxistas é o uso por parte delas da ‘intuição feminina’ para selecionar o passageiro, afirmando usar isso como uma proteção contra risco de pegar um passageiro mal-intencionado. Diante deste cenário, dentre os elementos que compõem a estratégia de inventar a vida frente aos riscos enfrentados, encontram-se aceitar passageiros somente em pontos fixos, conquistar clientes fixos – como adolescentes em final de festas e idosos a qualquer ora – trabalhando com base na confiança que os clientes sentem nelas.

Ainda, o táxi, para a mulher, tem sido visto como ferramenta de trabalho que lhe permite expressar suas potencialidades e opiniões e fazer uso de uma característica associada ao gênero feminino: a facilidade de comunicação. Ao se envolverem emocionalmente com a profissão, enfrentando os preconceitos e os riscos da atividade, demais dimensões de suas vidas são mobilizadas. O discurso contra o preconceito é reproduzido, as rotinas de fuga do risco são sempre repensadas e, antes mesmo de entrar no táxi para trabalhar, o planejamento do dia é feito de forma a se moldar à atividade de trabalho. Assim, por vezes o lanche é levado dentro do carro e as pausas para ir ao banheiro são programadas na medida do possível.

Dessa forma, em relação aos atenuantes e agravantes dos riscos percebidos, a estratégia de inventar a vida de mulheres taxistas diz respeito a:

**Negação** – Remete-se ao fato de as taxistas evitarem falar e se negarem a ouvir sobre os perigos da profissão;

**Evitação** - Limitar atendimento a pontos específicos, não atender passageiros que não passem uma imagem de ‘inofensivos’, fazer um filtro sobre o local em que o passageiro deseja ir etc.

## **4.2. Táxi**

### **a) Relação de trabalho estabelecida**

Na indústria de táxi, segundo as entrevistadas, quem aluga é denominado arrendatário. Este paga um valor para usar o veículo, incluindo os custos com combustível. Diante de

possíveis imprevistos, aos arrendatários cabe ressarcir o proprietário do táxi de eventuais prejuízos, sem necessidade de darem maiores explicações. Além disso, os arrendatários não submetem à apreciação do proprietário o modo como conduzem o trabalho.

Os taxistas funcionários, ao trabalharem para o proprietário do táxi, recebem um determinado valor por dia de trabalho e arcam com os custos de combustível. A eles cabe submeter e relatar ao proprietário do táxi como conduzem o trabalho no que diz respeito a horários de trabalho, quantidade de passageiros transportados e valor arrecadado. Além disso, é sua própria obrigação permanecer no ponto de táxi previamente estabelecido e garantir a produtividade demandada.

Nesse último caso, T12 relatou que estabelece metas para si mesma como forma de verificar quando supera o mínimo de corridas que deve ser atingido para cobrir todos os custos de manutenção do veículo com combustível, com diária do carro e com suas horas de trabalho, procurando trabalhar pelo menos as horas necessárias para cobrir tais custos. Sob esse aspecto, é possível associar a questão da “produção de si para o trabalho” e do “eu S/A” a uma face do trabalho imaterial, na medida em que toda a responsabilidade de constituição de si para o trabalho, de controle e de cuidado recai sobre o próprio trabalhador.

#### b) Apresentação e Manutenção

As taxistas mencionaram a manutenção do táxi como obrigação das permissionárias e arrendatárias dos táxis. Nenhuma das oito mulheres (T2, T3, T5, T6, T7, T9, T10, T11) que efetuam cuidados do veículo – como troca de pneus, consertos por batidas, troca de óleo, abastecimento de combustível, limpeza, pane mecânica ou qualquer problema que o táxi possa vir a ter – informa qualquer dificuldade com esta tarefa. Alegaram que estão acostumadas e têm as oficinas e profissionais de confiança à sua disposição quando necessário.

Segundo as taxistas, os passageiros alegam que os táxis dirigidos por mulheres são mais limpos e cheirosos do que os dirigidos por homens, devido ao cuidado da mulher. Ademais, ficou aparente a preocupação das entrevistadas com sua aparência no trabalho: “antes de



sair, eu tomo banho, me produzo como se estivesse indo para meu escritório, só que meu escritório é móvel” (T10).

### 4.3. Gênero

#### a) Preconceito e receptividade para com a mulher taxista

Esta microcategoria apresentou a percepção do preconceito de forma bem dividida. Algumas afirmaram que a mulher é bem-vista no meio: “mulher, eu sempre ouço falar bem da mulher. A maioria das pessoas falam bem. Do homem que as pessoas falam muito mal” (T8). Por outro lado, outras dizem que há preconceito por parte de alguns passageiros e colegas.

A entrevistada T6 deixou claro que o preconceito aparece mais por parte dos homens, e, em especial, das mulheres mais velhas. Por outro lado, mulheres geralmente preferem ser atendidas por taxistas também mulheres, em especial à noite, pois se sentem mais seguras. Também há estratégias de fuga, a exemplo da colocação de película no carro para que não seja identificado que a motorista é mulher:

outro aspecto também é o preconceito, né, (...) faz uns dois anos mais ou menos, depois que eu coloquei película no meu carro melhorou muito, hoje eu já não me estresso tanto com ‘vai lavar uma panela, vai lavar roupa, vai não sei o quê’ que os homens fazem, né? Com essa película aí o meu nível de estresse diminuiu muito. Nossa, me incomodava demais, porque daí o vidro era transparente, quando se davam conta que era mulher eles vinham com tudo. E hoje com a película no vidro fechado com o ar-condicionado ligado, ‘nem tô aí, nem sei quem tu é’, então melhorou muito (T13).

Os motivos ouvidos dos clientes para justificar a preferência por taxistas mulheres são confiança, segurança, paciência, tolerância, dedicação, atenção, disponibilidade para conversar, ao passo que os taxistas homens são adjetivados de brutos, mal-educados, não atenciosos e até mesmo agressivos. Observou-se esforço das entrevistadas no sentido de minimizarem o preconceito contra a mulher sentido de passageiros. T7 comentou que os homens utilizam jargões contra as taxistas. T5 relatou episódio em que uma senhora, em plena chuva recusou-se a embarcar no táxi por se tratar de taxista mulher. T10 recordou certa vez em que um casal atacou seu táxi na rua, e ao vê-la não embarcou. Para ela causou espanto a companheira do homem tê-lo acompanhado: “Eu fiquei pensando, é por existir esse tipo de mulher que ainda fica com um cara desses que eles fazem isso, porque se ela

tivesse entrado dentro do carro e dito ‘mas eu vou’, nunca mais ele faria isso com mulher taxista nenhuma.”

As entrevistadas apontaram como vantagens da profissão de taxista para mulheres: poder ter dois empregos (T12); poder conversar com pessoas diferentes todos os dias (T5, T9); trabalhar menos horas e ter um empregado com mais horas (no caso das proprietárias de táxi) (T5); e terem como diferencial a atenção, paciência e bom humor, qualidades consideradas em falta aos homens taxistas por estarem sempre com muito mais pressa (T12, T13); poder conversar com os passageiros quando estes dão abertura, mas também saberem o momento de ficarem caladas quando não dão assunto (T11).

Há, entre as entrevistadas, o sentimento de preconceito para com taxistas enquanto classe trabalhadora. As palavras ralé, pé-de-chinelo, grossos, ignorantes e mal-educados, foram utilizadas como exemplos de como se remete ao taxista. T12 ressalta que em alguns lugares como clínicas, até mesmo banheiro é negado para taxistas. T10 pensa que a presença de mulheres na profissão estaria melhorando a imagem da classe. Além disso, por habitarem os chamados espaços marginais, os taxistas são vistos como pertencentes ao subúrbio, mas buscam como clientes os ocupantes de espaços privilegiados, como forma de se protegerem. O paradoxo reside no fato de que as cidades construídas para a segurança estão cada vez mais associadas ao perigo (Bauman, 2009).

Dessa forma, a estratégia de inventar a vida de taxista responde ao preconceito duplamente percebido – o de gênero e o de classe.

Do ponto de vista das entrevistadas, ao assumir uma apresentação impecável, com cuidados com o carro, educação e vestimenta adequada e profissionalismo a imagem de mulher taxista pode ser vista como mais positiva aos olhos da sociedade.

Diante disso, as estratégias adotadas para inventar a vida de taxista foram:

– **Aceitação e Reconhecimento** - Aceitação e reconhecimento de características femininas como vantagens ao exercício da profissão (intuição feminina, sexto sentido);

- **Enfrentamento** – Refere-se à atitude de enfrentar o preconceito de classe e de gênero.

b) Masculinização da mulher taxista no exercício do seu trabalho

Uma das estratégias relativas à atuação da mulher em ambiente predominantemente masculino é a de masculinização, evidenciada pela forma de vestir, pela maneira de agir, pela linguagem utilizada e pela maneira de dirigir que, com o tempo de profissão, para algumas, acabou se aproximando do modo masculino de ser. Tais condutas são vistas como forma de inserção nos grupos de taxistas homens. T2 contou ter sido repreendida pelo filho ao utilizar palavras consideradas chulas. Há aquelas que, por outro lado, preferem manter postura feminina, usando linguagem mais polida e evitando conversar com taxistas homens, como forma de serem mais respeitadas e também de contribuírem para a elevação da imagem da profissão. Diante do exposto, a estratégia relativa à masculinização assim se apresentou:

- **Negação do Feminino** - Assumir postura masculina ao dirigir o táxi e ao relacionar-se com os homens colegas de profissão.

## 5. Considerações Finais

Intrínsecas às produções de sentido do trabalho imaterial estão as diferenças apresentadas entre as experiências de mulheres e homens na indústria de táxi, as quais se mostram afastadas entre si ainda mais pelo jogo de poder na relação que determina o que pode um homem e o que pode uma mulher fazer em termos de profissão (Khosa, 1997). Acredita-se que as mulheres taxistas encontram-se em uma situação peculiar em relação à estratégia de inventar a vida, tendo em vista o trabalho imaterial no âmbito da sociedade líquido-moderna.

Lançar o olhar para as questões de gênero contribui para se repensar e discutir concepções acerca da categoria gênero, assim como sobre o tratamento que se tem dado a essa categoria. As experiências de homens e mulheres na indústria de táxi são diferentes e isso pode se dar por causa dos papéis de gênero atribuídos ao feminino e ao masculino.

As estratégias verificadas nesta pesquisa não foram de enfrentamento e luta contra o domínio masculino. Aqui se nota que, sob a perspectiva de gênero, são percebidos elementos de resposta à vida líquido-moderna: a mulher inserida no trabalho imaterial em uma profissão na qual as relações de poder entre os gêneros são apresentadas. As escolhas

nesse âmbito expressam elementos do estilo de vida adotado, frente à necessidade de sobrevivência.

Superar preconceitos de gênero pode ajudar a suplantiar percepções negativas sobre o trabalho das mulheres, especialmente em setores dominados por homens. Vislumbramos ampliar a discussão acerca das relações de gênero no trabalho, trazendo mais um elemento para o centro do debate: a estratégia de inventar a vida adotada pela taxista. Ao direcionar o olhar no sentido de fazer notar quais dimensões compõem o cotidiano de trabalho de mulheres taxistas, buscamos compreender sua estratégia de inventar a vida como modo de existência (Deleuze, 1998) que lhes possa ser singular.

Assim, o presente estudo buscou verificar e analisar, na perspectiva do gênero, a estratégia de inventar a vida produzida por mulheres taxistas no exercício de seu trabalho. Foram identificadas macrocategorias e foram vislumbrados elementos que, articulados, auxiliaram na identificação dessas estratégias. Estas, embora apresentadas separadamente, se entrecruzam, se modulam e se potencializam no cotidiano de trabalho e vida das mulheres taxistas, aproximando e atualizando trabalho imaterial e gênero via adesão, afirmação e aprovação da escolha da profissão; adaptação aos ritmos e exigências da atividade laboral; busca de equilíbrio entre vida pessoal e profissional; negação dos riscos ocupacionais ligados ao exercício da atividade de taxista; evitação de perigos via intuição; aceitação e reconhecimento de características femininas como vantagens ao exercício deste tipo de trabalho; enfrentamento dos preconceitos de classe e gênero; e negação do feminino no se relacionarem com colegas de profissão.

Para futuros trabalhos, sugere-se contemplar a questão da geração como mais um elemento a atualizar as estratégias de inventar a vida de mulheres taxistas.

## Referências

- ALEXANDER, B. H., FRANKLIN, G. M., & WOLF, M. E.. The sexual assault of women at work in Washington State, 1980 to 1989. **American journal of public health**, 84 (40), pp. 640-642, 1994.
- ALVESSON, M. . Gender relations and identity at work: a case study of masculinities and femininities in an advertising agency. **Human Relations**, 51 (8), pp. 969-1005, 1998.
- ALVESSON, M. & BILLING, I.. Gender and organization: toward a differentiated understanding. **Organization Studies**, Berlin, DE, 13 (12), pp. 73-103, 1992.
- ALVESSON, M. & BILLING, I.. **Understanding gender and organizations**. London: Sage Publications, 1997.
- ALVESSON, M. & BILLING, Y. D.. 5 Beyond body-counting. **Gender, identity and the culture of organizations**, 6 (72) 2002.
- BARDIN, L.. **Análise de conteúdo**. Lisboa: Edições 70, 2004.
- BAUMAN, Z.. **Vida Líquida**. Tradução Carlos Alberto Medeiros. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2007.
- BAUMAN, Z.. **Vida em fragmentos: sobre a ética pós-moderna**. Tradução Alexandre Werneck. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2011.
- BRUNI, A. & GHERARDI, S.. En-gendering differences, transgressing the boundaries, coping with the dual presence. **Gender, identity and the culture of organizations**, 6 (21), 2002.
- BRUNI, A., GHERARDI, S., & POGGIO, B.. Doing gender, doing entrepreneurship: an ethnographic account of intertwined practices. **Gender, Work & Organization**, 11, (4), pp. 406-429, 2004.
- BUTLER, J.. Gender trouble, feminist theory, and psychoanalytic discourse. **Feminism/postmodernism**, pp. 324-340, 1990.

CASTILLO, D. N., & JENKINS, E. L.. Industries and occupations at high risk for work-related homicide. **Journal of occupational and environmental medicine**, 36(2), pp. 125-132, 1994.

CHAPPELL, D. & DI MARTINO, V.. Violence in the transport workplace. In: **International Transport Workers” Federation Women’s conference**, New Delhi, 1998.

CHAPPELL, D. & DI MARTINO, V.. **Violence at work**. International Labour Organization, 2006.

CZARNIAWSKA, B.. Doing gender unto the other: fiction as a mode of studying gender discrimination in organizations. **Gender, Work & Organization**, 13(3), pp.234-253, 2006.

DALZIEL, J. R. & JOB, R. F. S.. Taxi drivers and road safety. **Report to the Federal Office of Road Safety, report to Department of Transport and Regional Development from Dalziel and Job, Department of Psychology**, University of Sydney, 1997.

DAVIS, H.. Workplace homicides of Texas males, **American Journal of Public Health**, 77(10), pp. 1290–1293, 1987.

DELEUZE, G.. **Conversações**. São Paulo: Ed. 34, 1998.

ECCEL, C.S. & GRISCI, C. L. I.. Trabalho e Gênero: a Produção de Masculinidades na Perspectiva de Homens e Mulheres. **Cadernos EBAPE.BR** (FGV), IX(4), 2011.

FLICK, U.. **Uma introdução à pesquisa qualitativa**. Porto Alegre: Bookman, 2004.

GHERARDI, S.. ‘The Gender We Think, the Gender We Do in Our Everyday Organizational Lives’. **Human Relations**, 47 (6), pp. 591–610, 1994.

GHERARDI, S.. **How to conduct a practice-based study**. Cheltenham, UK: Edward Elgar Publishing, 2013.

GORZ, A.. **O imaterial: conhecimento, valor e capital**. Tradução: Celso Azzan Jr. São Paulo: Annablume, 2005.

HUME, J.. Violence grows but cab security ignored, **Security Australia**, 15 (11), pp. 16–18, 1995.

- JENKINS, E. L.. Workplace homicide: industries and occupations at high risk. **Occupational medicine (Philadelphia, Pa.)**, 11(2), pp. 219-225, 1995.
- KHOSA, M. M.. Sisters on slippery wheels: women taxi drivers in South Africa. **Transformation**, 33, 1997.
- KORVAJÄRVI, P.. Reproducing gendered hierarchies in everyday work: contradictions in an employment office. **Gender, Work & Organization**, 5(1), pp. 19-30, 1998.
- LAZZARATO, M. & NEGRI, A.. **Trabalho Imaterial: formas de vida e produção de subjetividade**. Tradução: Mônica Jesus. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.
- LINSTEAD, S. & PULLEN, A.. Gender as multiplicity: Desire, displacement, difference and dispersion. **Human Relations**, 59 (9), pp. 1287-1310, 2006.
- MARTIN, P. Y.. “Said and Done” Versus “Saying and Doing” Gendering Practices, Practicing Gender at Work. **Gender & Society**, 17(3), pp. 342-366, 2003.
- MAYHEW, C.. **Violent assaults on taxi drivers: incidence patterns and risk factors**. Australian Institute of Criminology, 2000.
- MYERS, D.. A workplace violence prevention planning model. **Journal of Security Administration**, 19(2), pp. 1-19, 1996.
- NENTWICH, J. C. & KELAN, E.. All said and done? The understanding of ‘doing gender’ and its discontents. In: **Conference paper presented at the 5th International Conference” Gender, Work and Organization”**. Keele University, Staffordshire, UK, 2007.
- NIOSH - National Institute for Occupational Safety and Health.. Preventing homicide in the workplace: Workers in certain industries and occupations are at increased risk of homicide, NIOSH Alert, **National Institute for Occupational Safety and Health**, CDC, Atlanta, pp. 93- 109, 1995.
- NIOSH - National Institute for Occupational Safety and Health.. Proposed data collections submitted for public comment and recommendations: Developing communication to reduce workplace violence and assault against taxicab drivers, **Centers for Disease Control and Prevention**, Atlanta, United States, 2000.

OSHA - Occupational Safety and Health Administration. OSHA recommends protective measures to help prevent violence against taxi drivers, **OSHA National News Release**, 9, May, 2000.

RICHARDSON, R. J.. **Pesquisa social: métodos e técnicas**. Ed. 3. São Paulo: Atlas, 1999.

STENNING, P. C.. **Fare Game, Fare Cop: Victimization Of, and Policing By, Taxi Drivers in Three Canadian Cities: Report of a Preliminary Study**. Department of Justice, Research, Statistics and Evaluation Directorate, Policy Sector, 1996.

WESTMARLAND, N., ANDERSON, J.. Safe at the wheel? Security issues for female taxi drivers. **Security Journal**, 14(2), pp. 29-40, 2001.